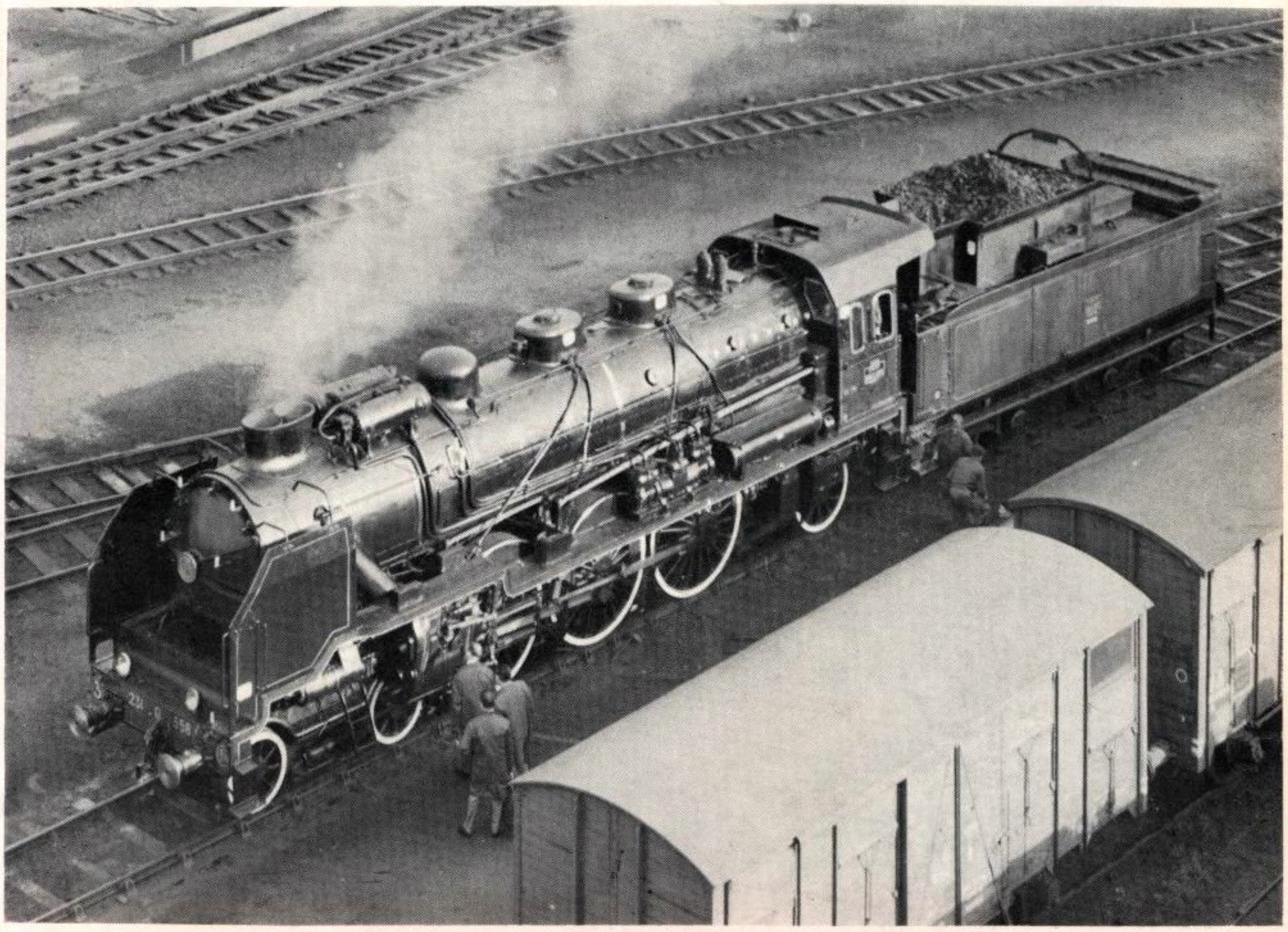
# Loco revue

janvier '69

**N° 291**

(Voir sommaire page 23)

La revue des modélistes et amateurs de chemins de fer



Les chemins de fer du Jura
La Télécommande électronique Jouef
Les wagons postes à l'échelle
Qu'est ce que l'EurOsystem

FRANCE 4.00 F
ETRANGER 4,50 F

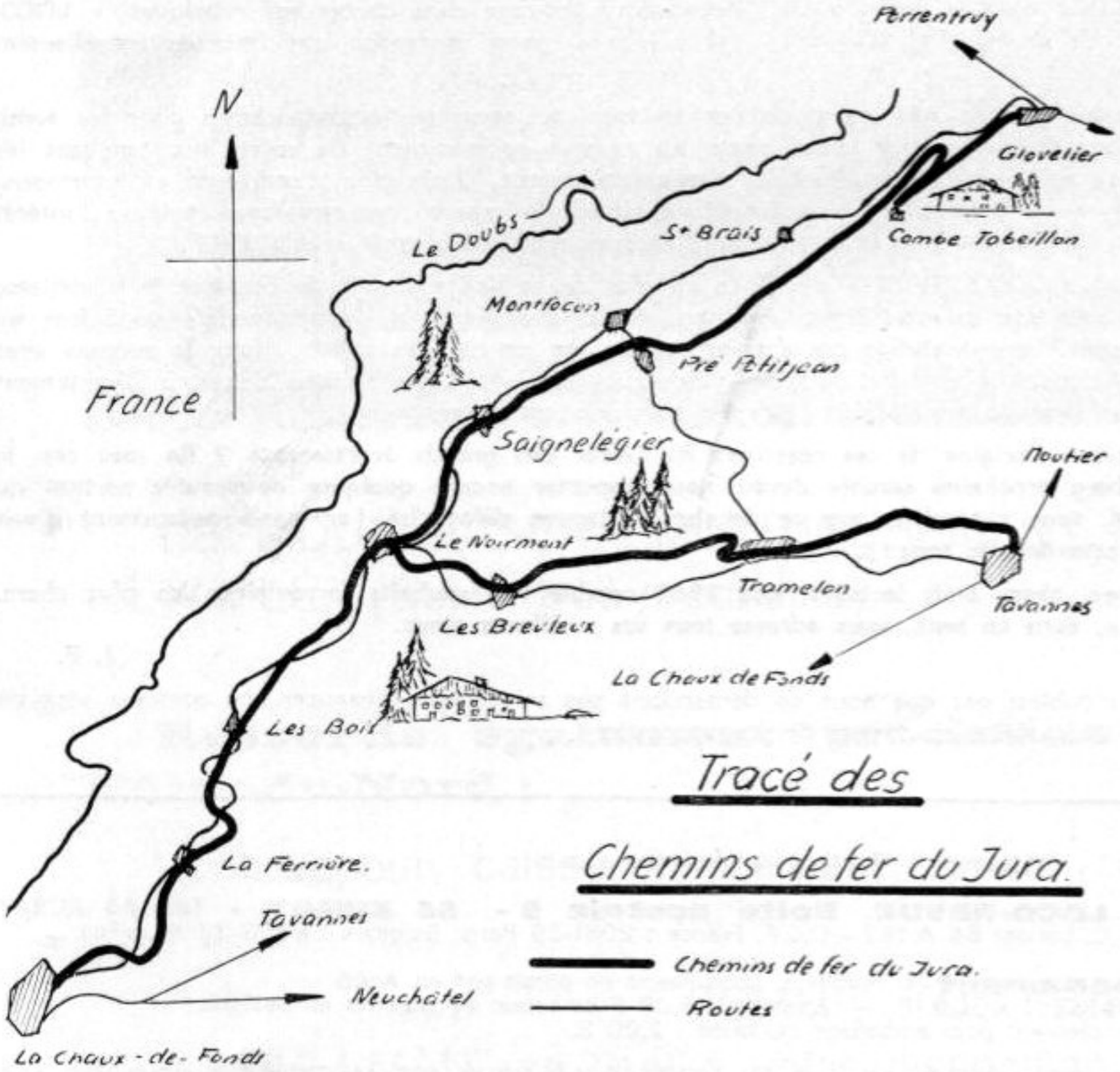
Loco-Revue No 291 - janvier 1969 - 31e année

# Les chemins de fer du Jura

par Monsieur Germain BOILLAT (Textes et clichés)

Sortie de tunnel entre Glovelier et Saignelégier .

## Premier prix du concours de reportages photographiques Loco-Revue 1968




### I. — *HISTORIQUE*

La date du 3 octobre 1953 a marqué l'aboutissement d'une œuvre de longue haleine, puisque ce jour-là fut consacré à l'inauguration officielle du réseau complètement modernisé de la compagnie des Chemins de Fer du Jura (C. J.) société fondée en 1944 et née de la fusion de trois comagnies de chemins de fer qui exploitaient jusque-là séparément les lignes suivantes :

1. TAVANNES - LE NOIRMONT, ligne à écartement de 1 mètre, exploitée dès 1884 à la vapeur sur un premier tronçon Tavannes-Tramelan, puis à l'électricité par courant continu à 1 200 V dès 1913, en même temps que s'ouvrait le deuxième tronçon de Tramelan-Le Noirmont. Les deux compagnies Tavannes-Tramelan (T.T.) et Tramelan-Les-Breuleux-Le Noirmont (T.B. N.) fusionnèrent par la suite pour former la compagnie Tavannes-Le Noirmont (C.T.N.).

2. SAIGNELEGIER - LA CHAUX-DE-FONDS (S.C.), ligne à écartement de 1 mètre, exploitée dès 1892 à la vapeur.

3. SAIGNELEGIER - GLOVELIER (R.S.G.), ligne à écartement normal de 1435 mm, exploitee dès 1904 à la vapeur.

L'histoire de ces différentes lignes sera caractérisée avan ttout pour des difficultés sans nombre dans le domaine financier, résultant de la situation géographique défavorable d'un réseau parcourant des régions en grande partie peu habitées et du manque d'unité technique.

Jusqu'en 1939, la seule évolution technique digne d'intérêt fut constituée par l'électrification du tronçon Tavannes-Tramelan entreprise en 1913 avec des moyens insuffisants. Toutes les autres lignes conservèrent leur structure technique d'origine.

II. — *LE PLAN DE REORGANISATION TECHNIQUE*

Le projet définitif prévoyait l'électrification complète de la ligne Tavannes-Le Noirmont (23 km), Saignelégier La Chaux-de-Fonds (27 km) et Saignelégier-Glovelier (25 km), cette dernière ligne étant préalablement transformée à l'écartement de 1 mètre pour permettre l'utilisation rationnelle du matériel roulant et du personnel. A part quelques wagons de marchandises et trois anciens véhicules électriques, utilisés encore principalement pour des courses de service, le matériel roulant devait être entièrement remplacé par des véhicules modernes.

III. — *DONNÉES TECHNIQUES*

1. *Voie de chemin de fer*

| | |
|---|---|
| Longueur totale des voies | 75,433 km |
| Altitude la plus basse .. | 423 m |
| **Altitude la plus haute ..** | **1 073 m** |
| Déclivité la plus forte .... | 50 % |
| Rayon minimum ..... | 70 m |
| Nombre de ponts ..... | 38 |
| Longueur totale des ponts | 241 m |
| Nombre de tunnels .... | 8 |
| Long. totale des tunnels | 545 m |
| Tunnel le plus long ..... | 149 m |
| Nombre de passages à niveau (circulation auto) | 38 |
| Matériel de construction utilisé pour la réfection et la transformation des voies : | |
| Ballast ..... | 15 500 m³ |
| | 21 340 t |
| Traverses métalliques .. | 56 900 m³ |
| | 2 020 t |
| Rails ..... | 259 t |

2. — *Lignes de contact*

Sur le réseau à voie étroite Tavannes-Le Noirmont et La Chaux-de-Fonds-Glovelier (75 km), la ligne de contact est alimentée en courant continu à 1 500 V par quatre sous-stations situées à Orange, Le Noirmont, La Ferrière et Sceut. La suspension est caténaire oblique dans les courbes, droite dans les alignements. Le fil de contact est de 107 mm² de section, en cuivre. Celui-ci est suspendu à une corde porteuse en cuivre d'une section de 95 mm². La ligne est montée sur poteaux en bois sur socles et sur poutrelles métalliques dans les cas particuliers. La construction nécessita l'emploi de 1753 poteaux en bois, 213 poutrelles en fer et de 136 tonnes de cuivre pour le fil de contact et la corde porteuse.

3. *Sous-stations électriques*

Les sous-stations électriques servent à transformer le courant triphasé à 16 000 V 50 pér./sec. tel qu'il est livré par le fournisseur, en courant continu à 1 500 V.

Le courant triphasé à 16 000 V est amené de la ligne aérienne du fournisseur par câble souterrain à l'intérieur de la sous-station où il est transformé en courant continu par deux groupes de mutateur comprenant chacun un transformateur et un redresseur à vapeur de mercure. Normalement, un seul groupe est en service, mais le deuxième s'enclenche automatiquement lorsque la charge du premier atteint son maximum. Pour éviter une utilisation inégale des deux groupes, chacun d'eux fait office de groupe principal pendant une durée de 24 heures seulement, la commutation s'opérant automatiquement chaque jour. C'est également automatiquement que s'opère la mise en service avant le premier train et le déclenchement après le dernier train. Ce fonctionnement entièrement automatique rend superflue la présence du personnel de surveillance qui n'intervient qu'en cas d'avarie et pour les travaux d'entretien indispensables.

*Caractéristiques principales des sous-stations*

| | |
|---|---|
| Fréquence ..... | 50 per/sec. |
| Courant prim., tension | 16 000 V |
| Puissance continue de chaque groupe de mutateur, côté continu .. | 480 kW |
| Puissance continue totale de la sous-station, côté continu ..... | 960 kW |
| Tension à pleine charge côté continu ..... | 1 500 V |
| Intensité de courant à régime continu par groupe ..... | 320 A |
| Surcharges admissibles : | |
| 25 % pendant 15 min. | |
| 50 % pendant 2 min. | |
| 100 % pendant 10 sec. | |

Ci-dessus : tracteur électrique Ge 2/2 (puissance : 170 ch. Vitesse : 45 km/h).

Ci-contre : passage à niveau avec avertissement visuel et acoustique.

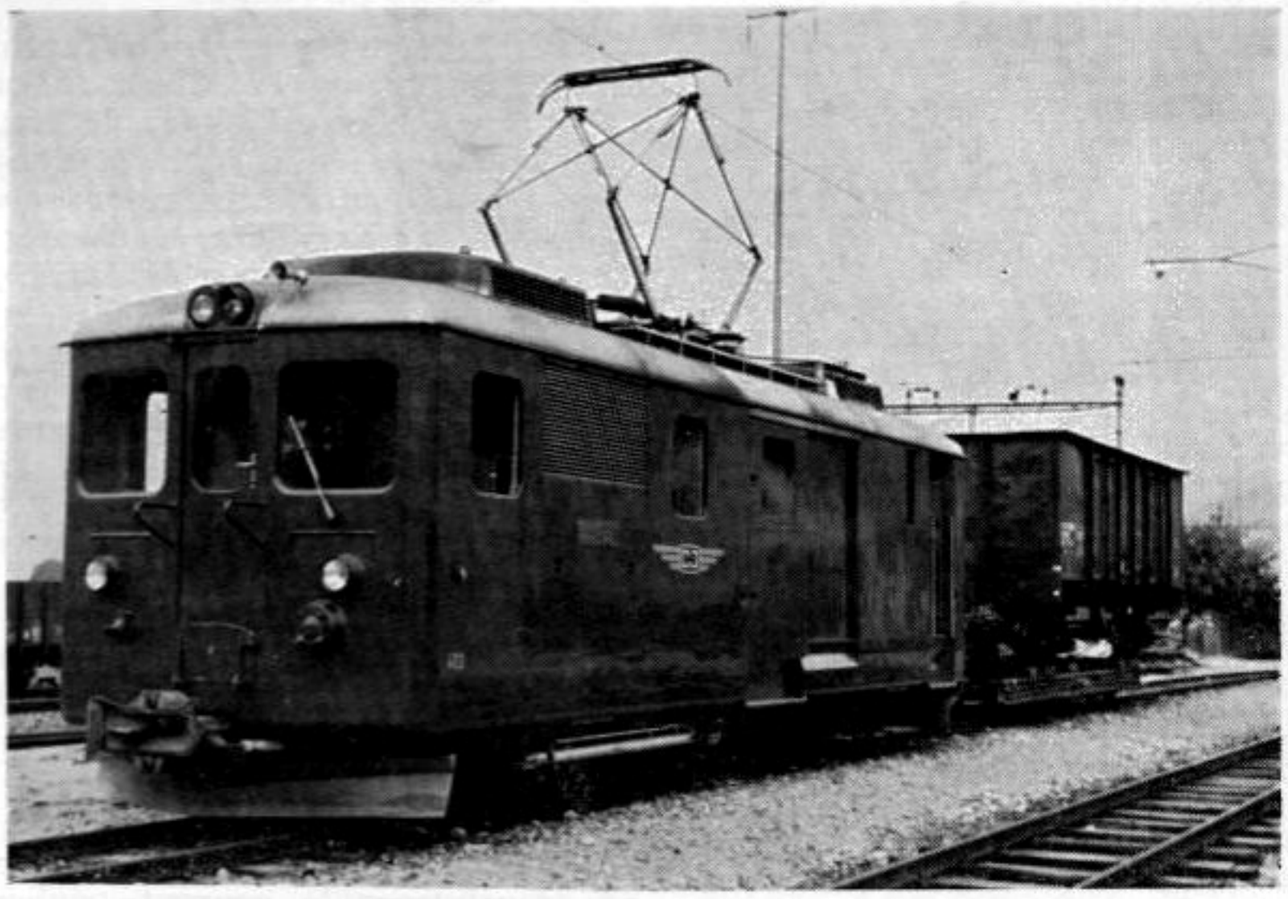
IV. — *MATERIEL ROULANT*

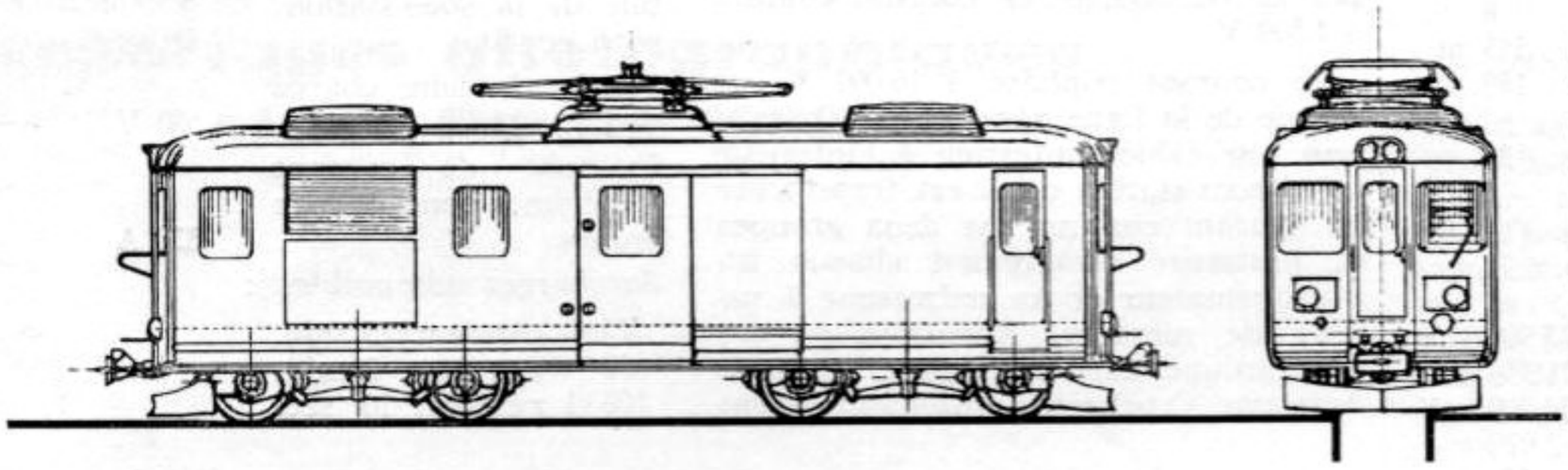
A. — *Fourgon automoteur électrique Fe 4/4*

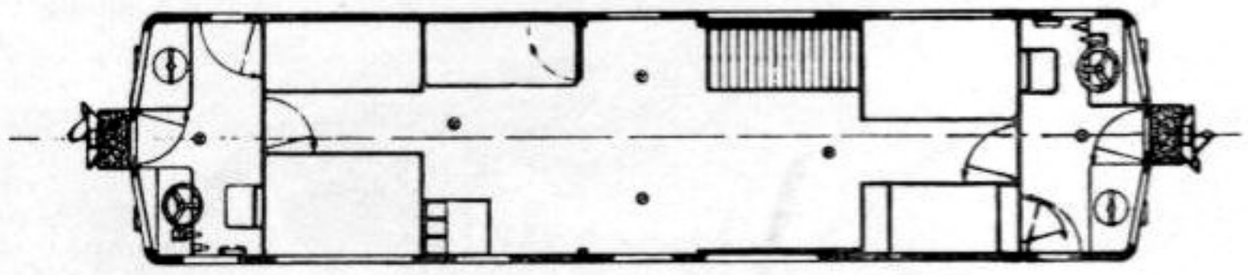
Les véhicules de ce type servent principalement à la traction des trains de marchanises sur le réseau qui comporte des rampes atteignant 50 ‰ ; ils peuvent aussi remorquer des trains lourds de voyageurs.

La caisse autoporteuse est de construction très robuste en vue d'assurer la rigidité et le poids nécessaires à une bonne adhésion. L'aménagement comporte un compartiment fourgon ser-

vant au transport des bagages, des colis postaux et du petit bétail ainsi que deux cabines de mécanicien. Chacun des deux bogies est équipé de deux moteurs entièrement suspendus à ventilation forcée, l'accouplement étant assuré par un système à lamelles. L'équipement électrique par contacteurs électro-pneumatiques comprend un poste de conduite à chaque extrémité du véhicule. Les résistances électriques de démarrage et de freinage sont logées dans des compartiments spéciaux à l'intérieur de la caisse et sont refroidies à l'air par un groupe de ventilateurs. Le frein pneumatique est complété par un frein électrique sur résistances fonctionnant par couplage en génératrice des moteurs de traction. La prise de courant s'effectue par un seul pantographe muni de frotteurs à charbon.







**Fourgon automoteur électrique Fe 4/4**

Longueur de la caisse : 11000 mm
Largeur de la caisse : 2700 mm
Hauteur au-dessus du plan de roulement : 3380 mm

Sur le cliché, on remarque un wagon à voie normale chargé sur un truck transporteur.

Comme tous les nouveaux véhicules acquis par les C.J., les fourgons automoteurs sont munis de l'accouplement semi-automatique et d'un poste de téléphonie à haute fréquence utilisant la ligne de contact pour la transmission des ondes assurant la liaison entre les trains, les gares principales, les dépôts et le centre administratif de la compagnie. L'équipement électrique permet encore la commande à distance des fourgons automoteurs entre eux, avec les automotrices légères du type CFe 4/4 ou avec des voitures pilote B+4, c'est-à-dire qu'un train formé par n'importe quel véhicule mentionné ci-dessus peut être conduit par un seul agent depuis l'un quelconque des postes de pilotage.

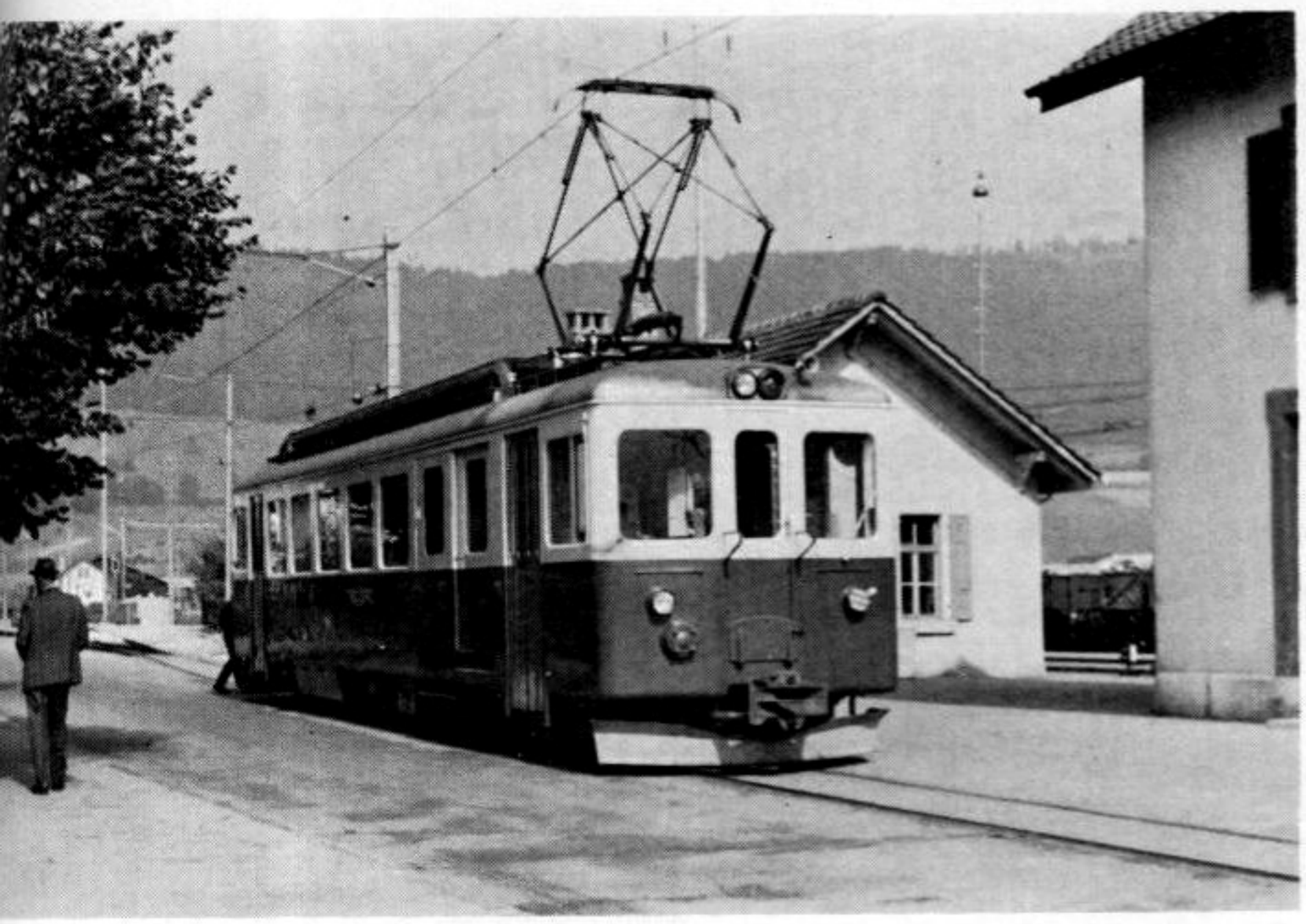
*Les caractéristiques des fourgons automoteurs Fe 4/4*

| | |
|---|---|
| Ecartement de la voie .. | 1 000 mm |
| Puissance unihoraire .... | 740 ch |
| Vitesse unihoraire ..... | 28 km/h |
| Vitesse maximum ..... | 60 km/h |
| Tension à la ligne ..... | 1 500 V |

| | |
|---|---|
| Poids de la partie mécan. environ ..... | 26 t |
| Poids de la partie élect. environ ..... | 10 t |
| Tare ..... | 36 t |

Ces caractéristiques permettent la conduite de trains d'un poids total de 160 t sur la longue rampe de 25 ‰ entre Glovelier-Saignelégier, ou de 120 t sur les plus fortes rampes du réseau (50 ‰).

Ci-dessous :
Détail du coupleur semi-automatique (automotrice CFe 4/4).



Automotrice électrique CFe 4/4 en gare de Glovelier.

Dimensions principales : longueur de la caisse = 15280 mm
largeur de la caisse = 2680 mm
hauteur au-dessus du plan de roulement = 3380 mm

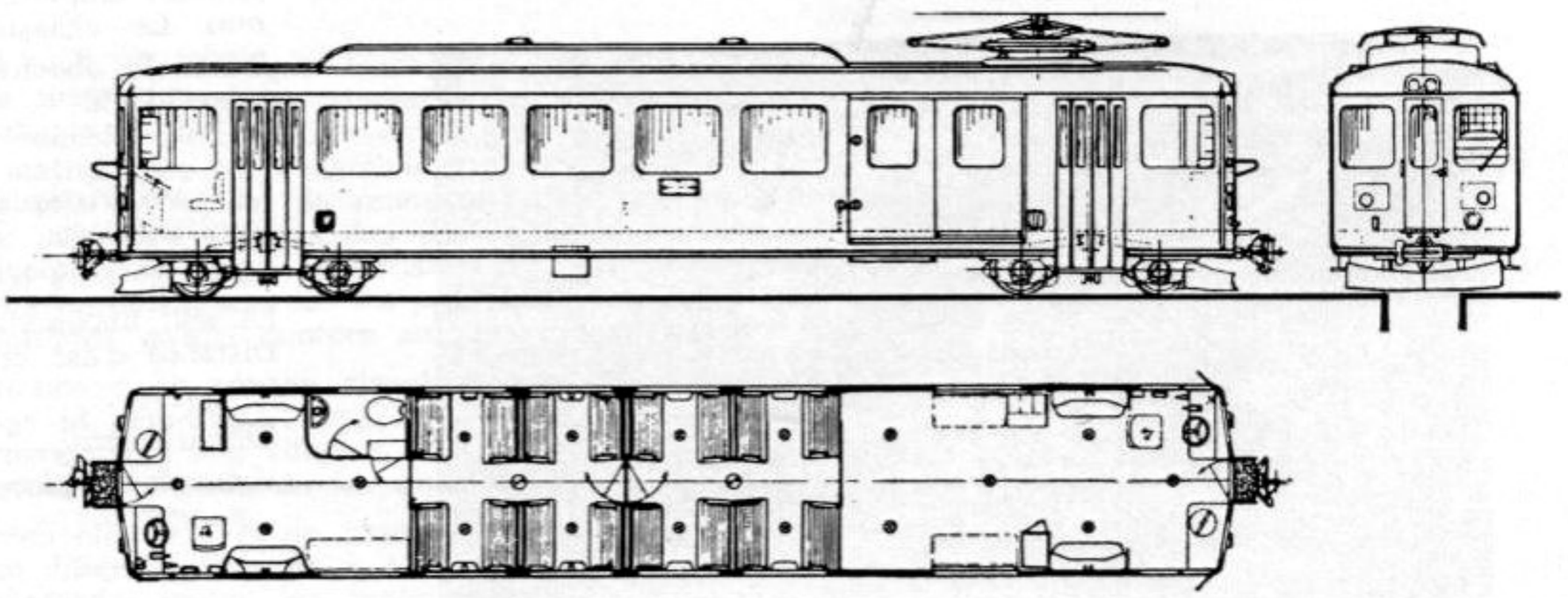
B. — *Automotrice électrique CFe 4/4*

Les véhicules de ce type sont destinés aux trains de voyageurs. Leur conception a été dictée par la nécessité d'assurer un service économique et rapide de trains à faible fréquentation conduit par un seul agent. Ces automotrices circulent seules ou accouplées à des voitures-pilote avec lesquelles elles forment des trains-navette. Le poids en ordre de marche d'un véhicule seul est de 26 t bien que la puissance unihoraire totale des moteurs soit de 450 ch. Les portes d'accès au véhicule sont actionnées pneumatiquement par le conducteur qui commande également les portes des voitures motrices ou pilotes accouplées. Quant à l'équipement électrique, il est identique à celui des fourgons automoteurs déjà décrits.

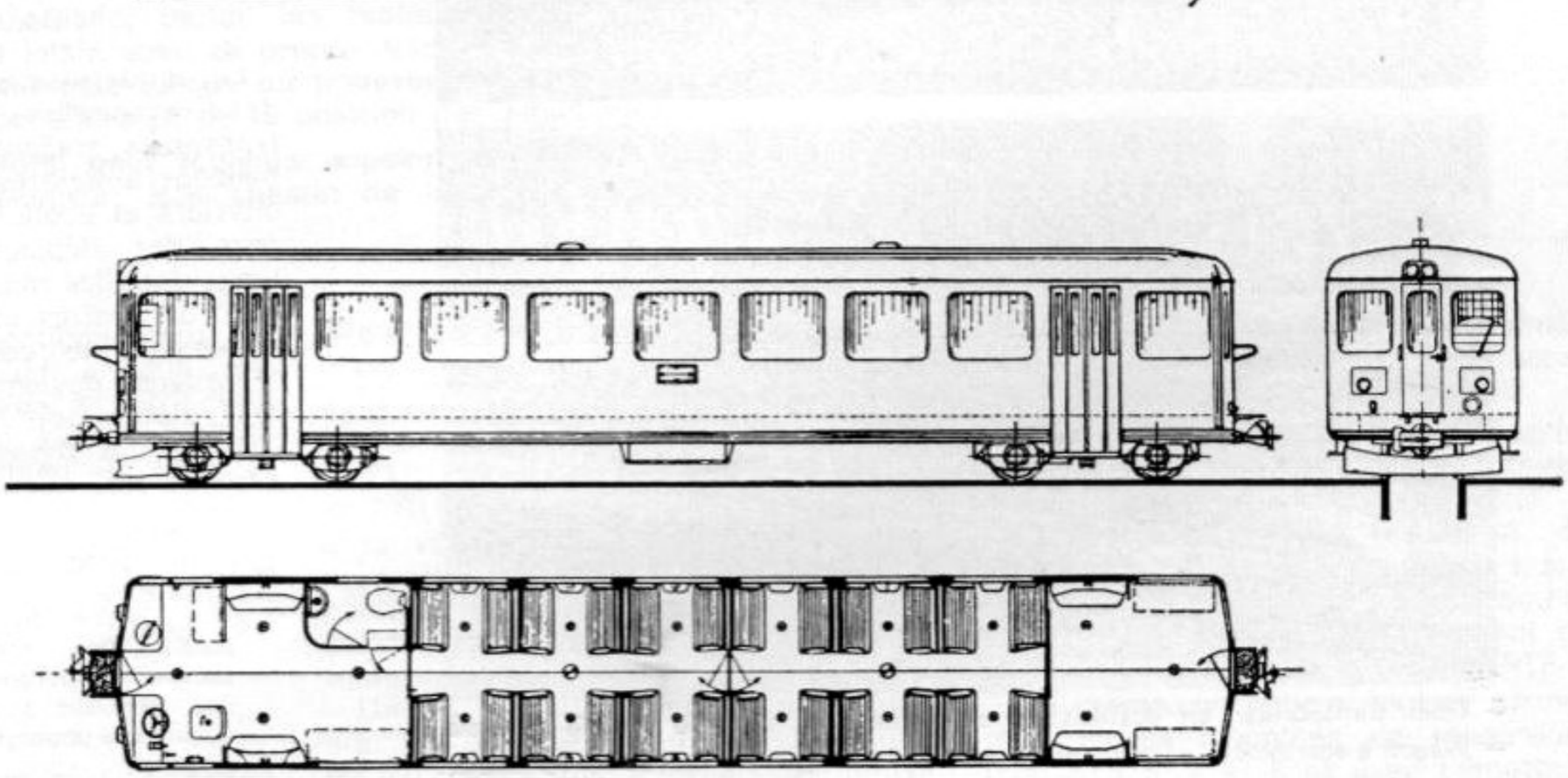
*Les caractéristiques des automotrices CFe 4/4*

| | |
|---|---|
| Ecartement de la voie .. | 1 000 mm |
| Puissance unihoraire .... | 450 ch |
| Vitesse unihoraire ..... | 37,5 km/h |
| Vitesse maximum ..... | 60 km/h |
| Tension à la ligne ..... | 1 500 V |
| Poids de la partie mécan. | 18 t |
| Poids de la partie élect. | 6 t |
| Tare ..... | 24 t |
| Nombre de places ass. | 42 |

**Automotrice CFe 4/4**



**Voiture-pilote B + 4**



Diagrammes à l'échelle du 1/160 (N)
(L'écartement de la voie à cette échelle serait de 6,25 mm).

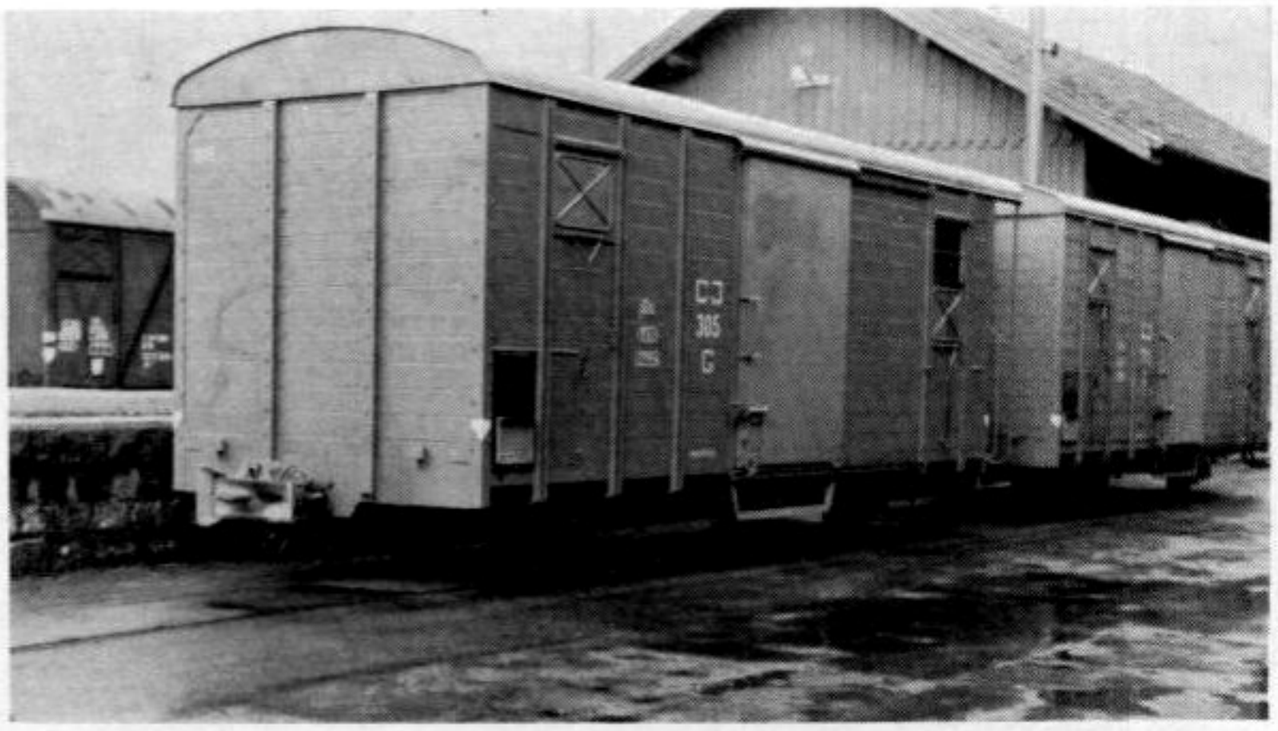
Ces caractéristiques permettent à l'automotrice chargée et circulant seule, de rouler à la vitesse de 60 km/h sur des rampes de 30 ‰, ou de conduire à 55 km/h des trains d'un poids total de 70 t sur la longue rampe de 25 ‰ entre Glovelier et Saignelégier.

C. — *Voiture-pilote B + 4.*

L'aspect extérieur et les dimensions de cette remorque à voyageurs sont identiques à ceux des automotrices légères CFe 4/4, avec la différence que le compartiment à bagages a été remplacé par des compartiments à voyageurs. De ce fait, le nombre de places assises a été porté à 57 avec les strapontins. Le poids en service est de 18 tonnes. Ce véhicule se distingue encore des automotrices par l'absence de moteurs et d'appareil de prise de courant. Il n'est en outre équipé que d'un seul poste de conduite, d'où le conducteur peut piloter tout le train lorsque la voiture est accouplée à une automotrice ou un fourgon automoteur.

D. — *Wagon à marchandises K.*

Ce type de wagon sert surtout au transport des chevaux et du bétail. Il s'agit d'un véhicule de 7,5 tonnes de tare pouvant transporter 12 tonnes de charge utile. La surface du plancher, avec 17,55 mètres carrés et la capacité de 35 mètres cubes, en font un wagon très spacieux, rendant de grands services les jours de foire.



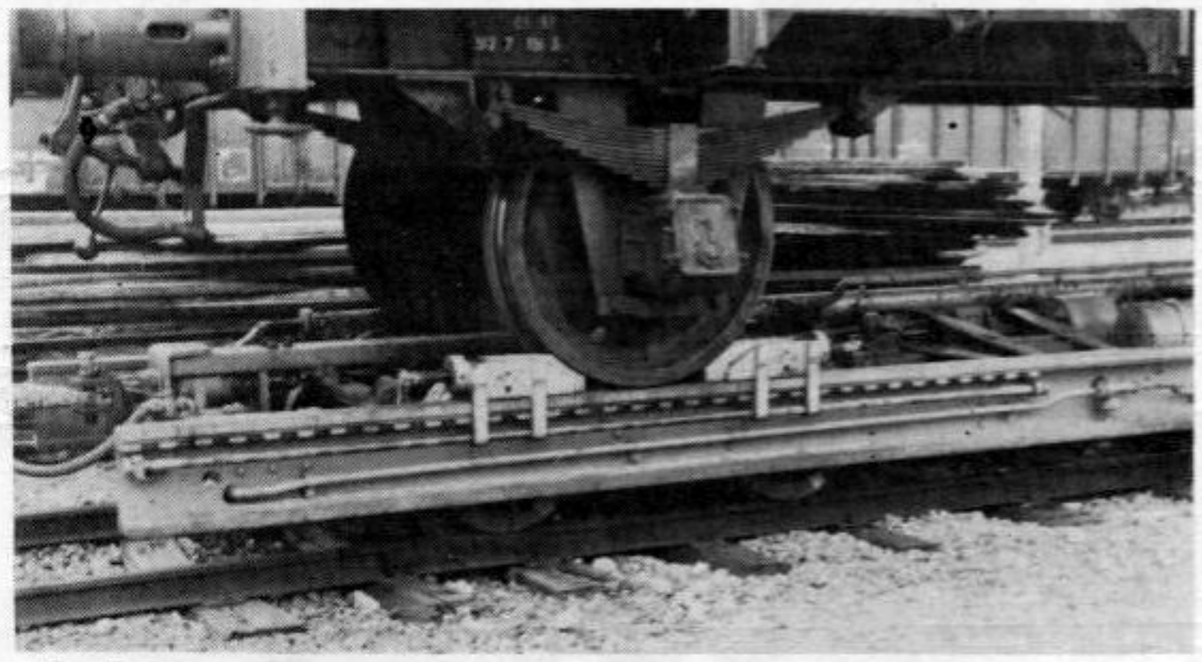
Wagons couverts type K. Capacité 35 mètres cubes, charge utile 12 tonnes.

E. — *Trucks transporteurs.*

Un des inconvénients des lignes de chemins de fer à voie métrique provient de la nécessité de transborder les marchandises aux gares de jonction avec le réseau à voie normale, mais on est arrivé à y remédier par l'emploi de trucks transporteurs permettant de charger les wagons à voie normale et de les transporter sur un point quelconque du réseau secondaire. Utilisé avec succès déjà avant la réorganisation technique des C.J., ce mode de transport a été étendu et amélioré par l'acquisition de nouveaux trucks transporteurs. Le nouveau type pèse 7,2 tonnes à vide et transporte des wagons d'un poids brut de 32 tonnes et d'un empattement atteignant 9 700 mm. Le châssis entièrement soudé repose sur deux bogies à deux essieux. L'accouplement se fait au moyen de flèches de construction tubulaire.

*Les caratéristiques principales sont les suivantes :*

| | |
|---|---|
| Longueur hors tout ..... | 10 650 mm |
| Largeur maximum ..... | 2 000 mm |
| Distance d'axe en axe des bogies ..... | 7 250 mm |
| Empattement ..... | 1 200 mm |
| Hauteur du plan de chargement ..... | 460 mm |



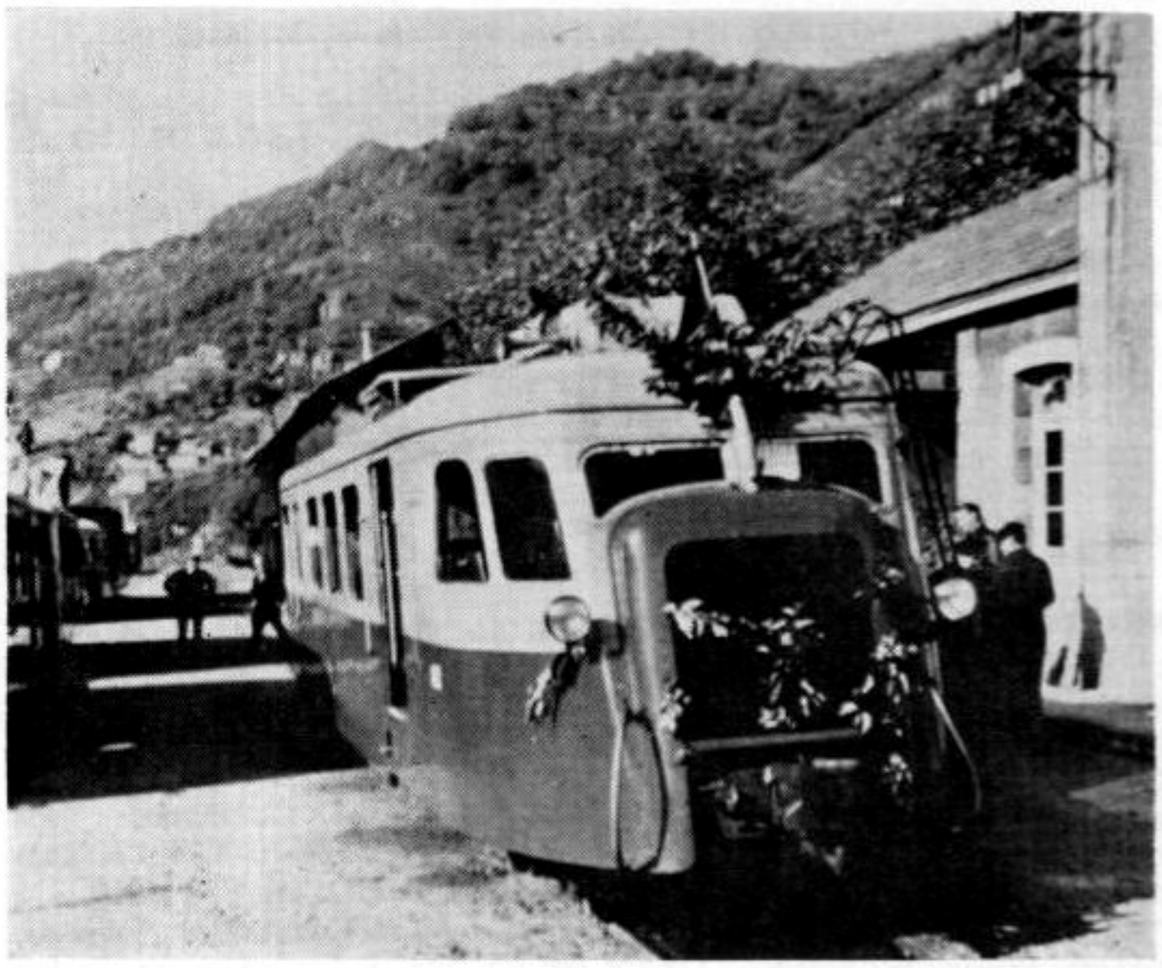
— Truck transporteur en position de chargement en bout de la voie normale.
— Wagon à écartement normal chargé sur truck transporteur : détail de l'arrimage.

## CONCLUSION

La modernisation du réseau ouvre des perspectives intéressantes ; les transports sociaux ont été considérablement améliorés, ce qui permet aux ouvriers et écoliers d'effectuer chaque jour des déplacements relativement longs dans les meilleures conditions de prix, de confort et de vitesse. De plus, la charmante contrée des Franches-Montagnes devient de plus en plus un but d'excursion pour les voyageurs isolés et les voyages organisés en chemins de fer.

---

NDLR. - L'article de Monsieur Boillat a été publié dans son intégralité et sans aucune adaptation de notre part. Seule une sélection a été effectuée parmi les documents photographiques qui nous étaient proposés.



Jeudi 31 Octobre 1968 : le dernier autorail Billard de 150 ch (le 214) décoré en gare du Cheylard.

# Le dernier train du VIVARAIS

par Philippe A. GARNIER
(texte et clichés)

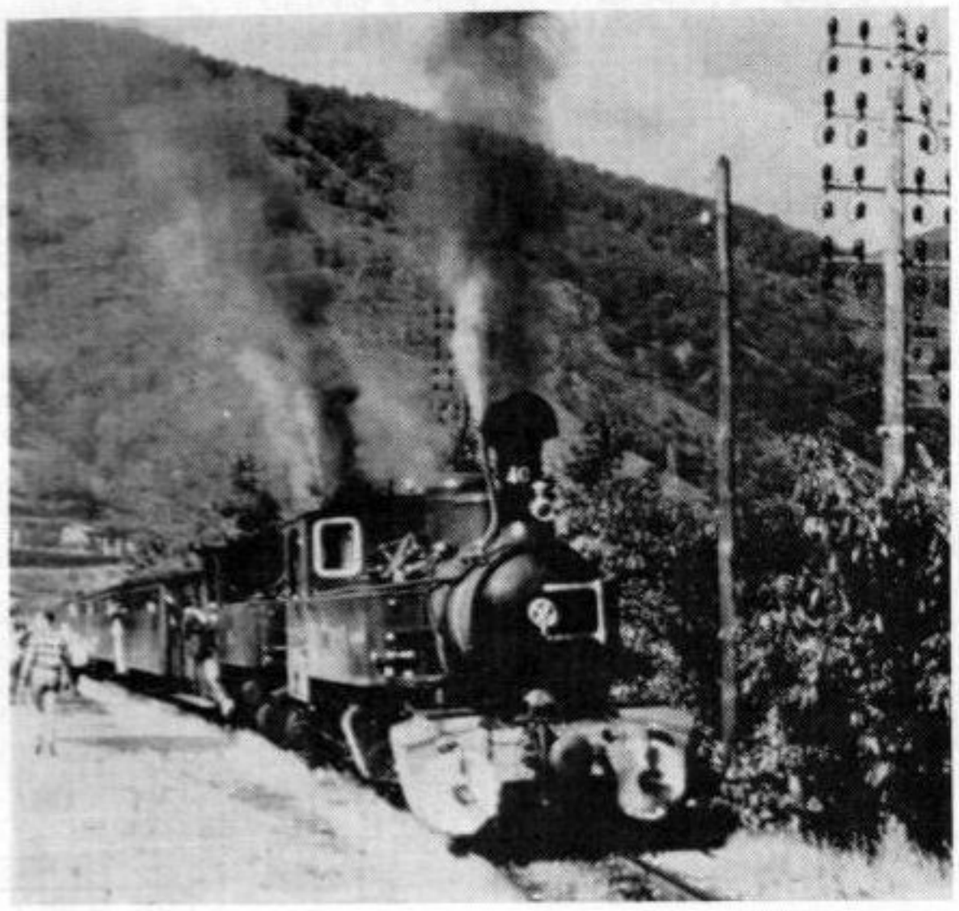
« Alors, vous êtes revenu pour le chant du cygne », me demande le chef de train, M. Varignier, lorsqu'il m'aperçoit descendant de l'autorail de Tournon, en ce jeudi 31 octobre 1968, dernier jour d'exploitation par fer du réseau des C.F.D. du Vivarais. Sur tout le réseau, c'est la fête ; une fête un peu triste certes, mais une fête quand même ; tous les autorails sont décorés de drapeaux tricolores, de fleurs, de branches, mais aussi, car il s'agit d'un enterrement, de tentures noires. Chaque chef de gare met un point d'honneur à décorer sa gare. Le nom des stations est repeint, là aussi on trouve des drapeaux et des fleurs, sans oublier les pétards sur la voie qui éclatent au passage de l'autorail en provoquant un bruit assourdissant qui se répercute dans la vallée. Pendant toute cette journée, contrairement à l'habitude, les horaires ne seront pas tout à fait respectés ; les autorails sont pleins à craquer, il y a des curieux, des photographes, mais aussi et surtout les employés du C.F.D. et les autochtones qui sont venus dire adieu à leur cher vieux Mastrou ; même M. Fauriel, inspecteur principal du réseau grâce à qui les trains touristiques à vapeur ont eu lieu les étés précédents, a tenu à effectuer un ultime voyage dans le dernier train, avant de prendre une retraite bien méritée après 40 années de service sur les C.F.D.

Le réseau des chemins de fer départementaux du Vivarais se compose de trois lignes en étoiles totalisant 162 kilomètres et dont le centre et les ateliers se trouvent au Cheylard.

Le 31 octobre, l'auteur de ces lignes a parcouru une ultime fois toutes les lignes du réseau. de 9 heures à 23 heures. Quatorze heures consécutives de voie métrique !

A 23 h 05 ,donc le dernier train rentrait au dépôt ; après presque un siècle de bons et loyaux services, les C.F.D. du Vivarais quittent le domaine de l'actualité pour entrer dans celui de l'histoire. Cependant leur souvenir impérissable demeurera présent dans les mémoires de tous ceux qui ont connu et aimé le réseau des chemins de fer départementaux du Vivarais.

**VIVE LE MASTROU !**



Les C.F.D. du Vivarais au temps de leur splendeur : le train touristique à vapeur du 20 août 1967 (600 participants) en gare de St-Martin de Valamas avec les Mallet 403 et 404 en double traction.

## SOMMAIRE


| | Page |
|---|---|
| Les chemins de fer du Jura | 12 |
| La télécommande Jouef | 17 |
| Le développement du N et de ses normes | 24 |
| Les transports de la poste par le rail (suite, les modèles réduits) | 25 |
| Catalogue des modèles réduits ferroviaires françaises à l'échelle HO | 29 |
| Le plan du mois : Wagon surbaissé à bogies | 34 |
| Le courrier du O : qu'est-ce que l'EurOsystem | 36 |
| Le 3e salon du bricolage à Paris | 38 |
| Model Shopping | 40 |
| Liste récapitulative des associations et clubs | 45 |
| Table des matières 1968 | 48 |


## Dans notre prochain numéro

(Sommaire provisoire)

La Foulletourte vétérante des ex-tramways du Mans. — Le réseau Cabrissois à l'écartement "O". — Pulseur électronique pour manœuvres. — Construction d'une 141 - R fonctionnant à la vapeur au 1/20. — Model Shopping, etc.

**Nota : Nous prions nos lecteurs de ne pas en vouloir à Loco-Revue pour le report répété de certains titres du sommaire ! Malgré les 60 pages de ce numéro nous n'avons encore pu inscrire tous les chapitres que nous avions prévus...**

# Les transports de la poste par le rail:

## Le matériel spécialisé et sa reproduction à l'échelle

par F. SOREL et M. LE GUAY

Clichés Loco-Revue

(Deuxième partie)

### Equipement en personnel des wagons-postes

Appelés « ambulants », le personnel qui accompagne les wagons-postes (principalement les PA : bureaux ambulants) effectue le tri du courrier en cours de route. Spécialisé à ce travail, il fait toujours la même relation. C'est un service assez pénible car, outre la fatigue de voyages continuels, bien souvent le personnel trouve au départ un wagon-poste bien encombré, et ce n'est qu'après plusieurs heures de travail de tri que l'on commence à « y voir plus clair » — lorsque déjà un assez grand nombre de sacs ont été traités. Bien entendu, l'horaire est tendu et il ne peut y avoir de retard dans le travail, car les sacs à descendre en cours de route doivent impérativement être prêts à l'heure !

### Entretien du matériel roulant

L'entretien du matériel postal (PA et PE) incombe aux P & T (véhicules assimilés à des wagons de particuliers Ⓟ). Les grandes révisions sont effectuées par les Ateliers de *Cannes-la-Bocca* (UAN) tous les trois ans, selon les mêmes conditions que pour le matériel voyageurs SNCF. Pour les voitures en service, la SNCF assure la vérification et l'entretien courant des organes de choc, du roulement et du freinage comme pour les autres véhicules circulant sur ses lignes.

### Incorporation dans les trains Exploitation

Ces transports de la poste figurent au cahier des charges faisant obligation au chemin de fer d'assurer ces transports.

Les véhicules postaux actuellement en service sont aptes à circuler dans les trains de voyageurs rapides ou express (vitesse **120** ou **140**) et sont équipés en conséquence, notamment du point de vue freinage.

Il n'existe que peu de trains-postes (trains composés principalement de PA et de PE auxquelles on ajoute quelques voitures et fourgons). Ils circulent de nuit, période où le trafic postal est le plus intense. C'est le cas des trains 347/349 et 300 sur Paris-Tourcoing et retour ou 31/32 sur Paris-Marseille et retour. Par contre, de très nombreux trains de grandes lignes (rapides ou express principalement) comportent, le plus souvent en tête, un ou deux wagons-postes généralement du type PAz. Les wagons allèges, plus rarement utilisés sur ces trains, sont incorporés principalement, soit dans les trains-postes (en complément des bureaux ambulants), soit aussi dans les trains de messageries (convoyés ou non). Sur des relations moins importantes, on utilise aussi des fourgons mixtes type DP, ou même des fourgons à bagages type D. Sur des relations omnibus, une partie de fourgon type D suffit le plus souvent au trafic. On utilise aussi parfois (S.-O. notamment) un compartiment spécialisé d'une voiture à deux essieux (types BP ou BDP). Toutefois, les omnibus étant de plus en plus assurés par autorails, on tend à utiliser un compartiment spécialement prévu dans certains types de matériel (type 600 ch XABDP, type ABJ 4 XADP ou XBDP, type ADP et ADX - XBDP, ou à défaut dans une remorque, partie fourgon). Même cas pour certaines automotrices électriques.

### Service postal dans les gares

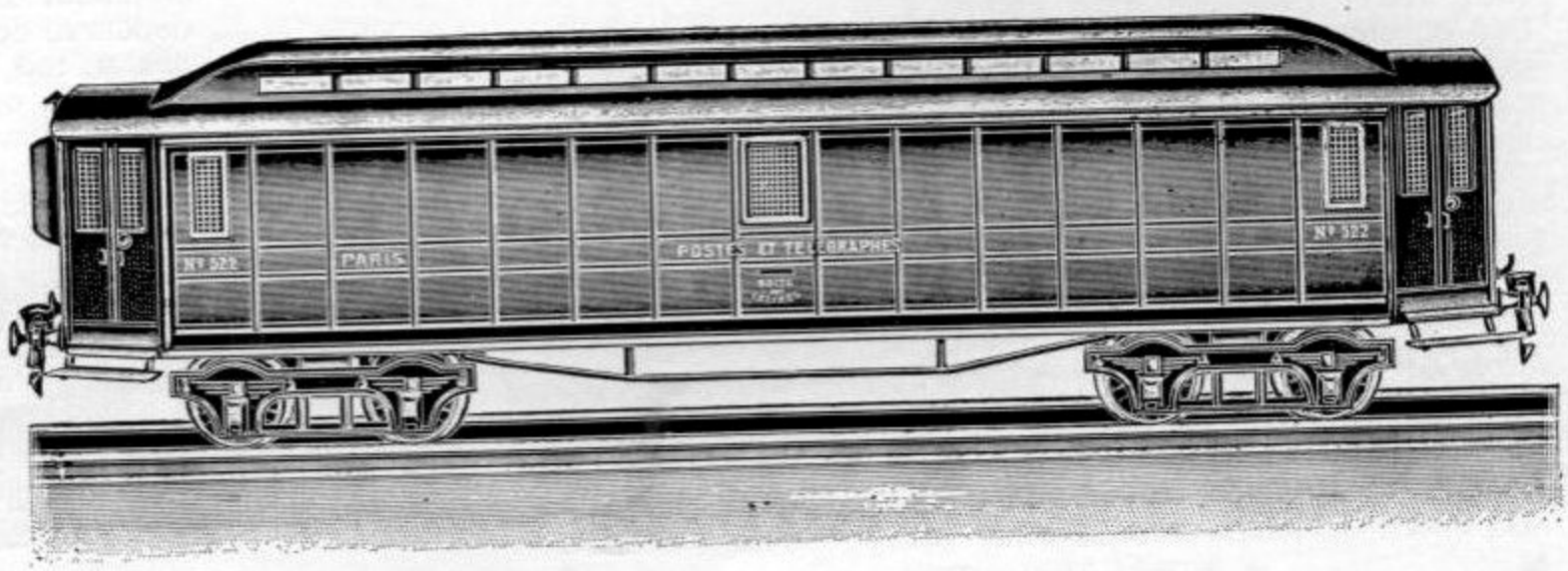
A) **Gares importantes** (têtes de lignes à Paris, grands centres).

Dans ces gares, les P & T disposent d'installations spéciales permettant de charger les wagons-postes avant leur incorporation dans les trains de départ. Ces installations côtoient un entrepôt ou un centre de tri pour réception et réexpéditions routières. Les wagons-postes y sont chargés, classés dans un ordre déterminé correspondant à leur heure de départ et à leur position dans les trains — ceci afin de limiter au minimum les manœuvres à effectuer et de pouvoir charger le plus longtemps possible. Dans ces conditions, la rame voyageurs étant à quai souvent assez longtemps à l'avance, l'incorporation des wagons-postes s'effectue soit par une desserte de manœuvre spéciale, soit avec la machine du train, ce qui explique que les wagons-postes sont le plus souvent classés en tête des trains (il en est évidemment autrement s'il y a eu rebroussement en cours de parcours).

En sens contraire, de la province sur Paris, deux solutions peuvent être adoptées :

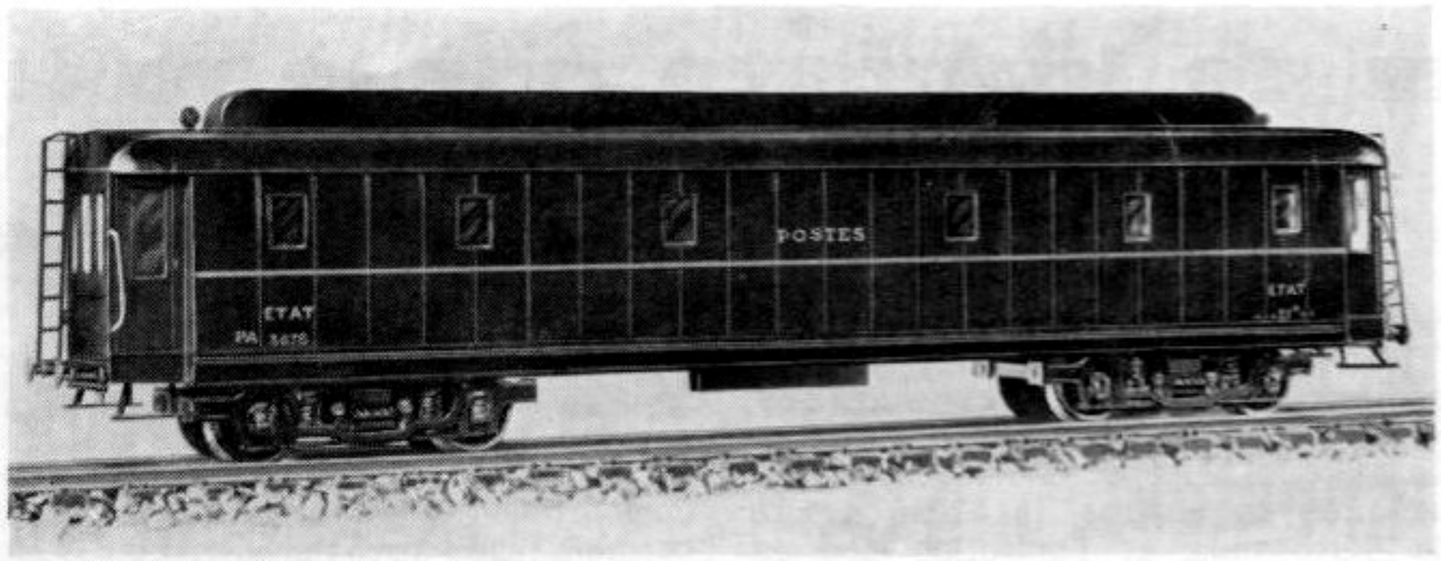
**a)** Classement en queue, et alors le ou les wagons-postes sont dirigés sur l'entrepôt peu après l'arrivée par un mouvement de manœuvre spécial.

**b)** Classement en tête généralement préféré. Dans ce second cas on effec-




MAERKLIN

Reproduction en tôle imprimée du type PAyi. Ecartement 1, longueur 51 cm, réf. 2997. Epoque 1920/21. Existe également en écartement O.




Etablissements Fournereau : reproduction en O d'une voiture postale de style PAy.

tue le déchargement à quai dès l'arrivée, en utilisant les chariots et tracteurs jaunes bien connus. Les wagons-postes sont débranchés avec la rame sur les voies de fosse pour visite et nettoyage. Ils seront ramenés et classés en temps utile sur les voies du centre de tri P & T pour être rechargés et expédiés en sens inverse par leur train désigné.

### B) Gares moyennes et de bifurcation

Ici se pose généralement un problème de correspondance. Les wagons-postes peuvent donc, soit être traités à quai pendant l'arrêt du train, surtout s'ils doivent continuer sur la même rame, soit être différés dès l'arrivée et conduits sur un cul-de-sac (ou les voies P & T spéciales) ou encore directement sur un train en correspondance, selon les cas.

### C) Autres gares desservies

D'une manière générale, les wagons sont traités pendant le stationnement du train qui comporte un arrêt dont la durée est en rapport avec le service à effectuer. Des correspondances routières sont fréquemment assurées.

## LES MODÈLES RÉDUITS

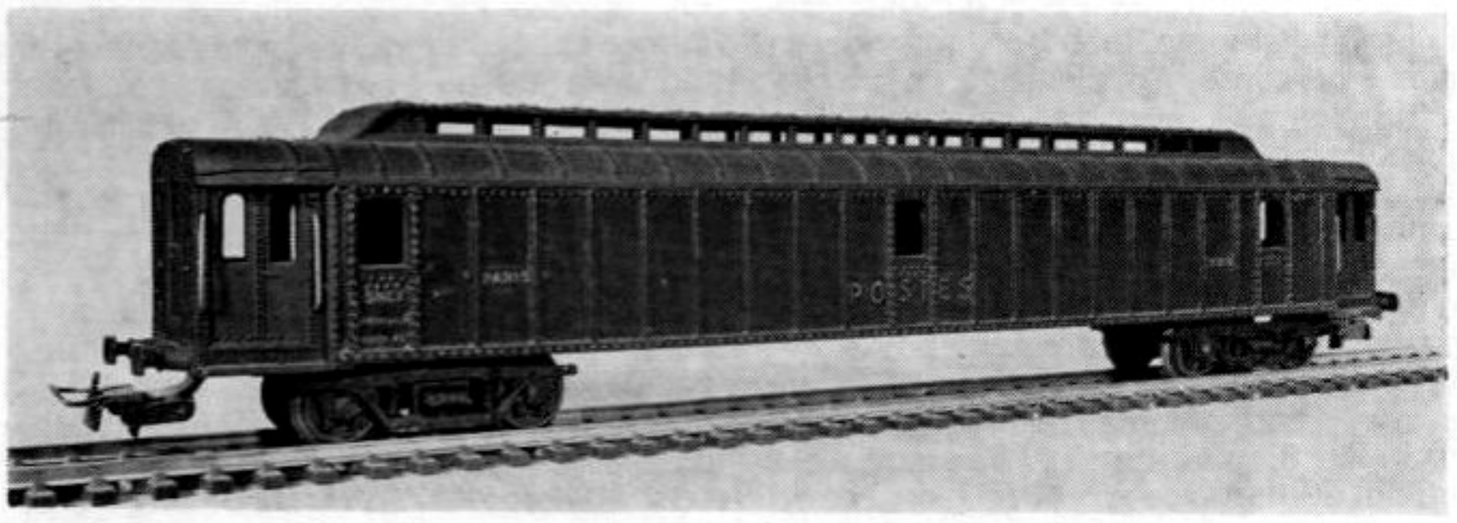
Les wagons-postes ont donné lieu à un certain nombre de reproductions plus ou moins réalistes.

Pour les **grands écartements** (I et O), citons tout d'abord, au catalogue Märklin des années 1920-1921, la reproduction en tôle imprimée du type PAyi (modèle 18 m à bogies en bois tôlé construit de 1907 à 1922). Ce modèle existe sous référence 2997 en écartement I, longueur 51 cm, et en écartement O longueur 34,5 cm. C'est, pour l'époque, un modèle assez réussi et plus à l'échelle que bien d'autres pièces de catalogue, bien que fortement raccourci. Plus récemment, et juste avant 1939, Hornby complétait sa série 1ˢ à deux essieux par un PAt type AL de 10,70 m, ce qui représentait un effort très valable, tandis que la marque Jep, un peu plus tard, lorsqu'elle sortit sa série de voitures style DEV fort raccourcie, la complétait par un poste style PAy série 500 « modifié » dans le même style.

En série modèle, toujours pour l'écartement O, les Ets Fournereau offraient dès avant guerre une voiture postale de style PAy qui n'était, en fait, qu'une adaptation d'une caisse de fourgon à bagages à bogies type Etat, mais l'on pouvait aussi se procurer des modèles strictement à l'échelle du type PAv, série 500, ou PEy, série 700. Par ailleurs, d'autres modélistes ont construit des modèles des mêmes séries, principalement Laurent, Lequesne, Lottiaux.

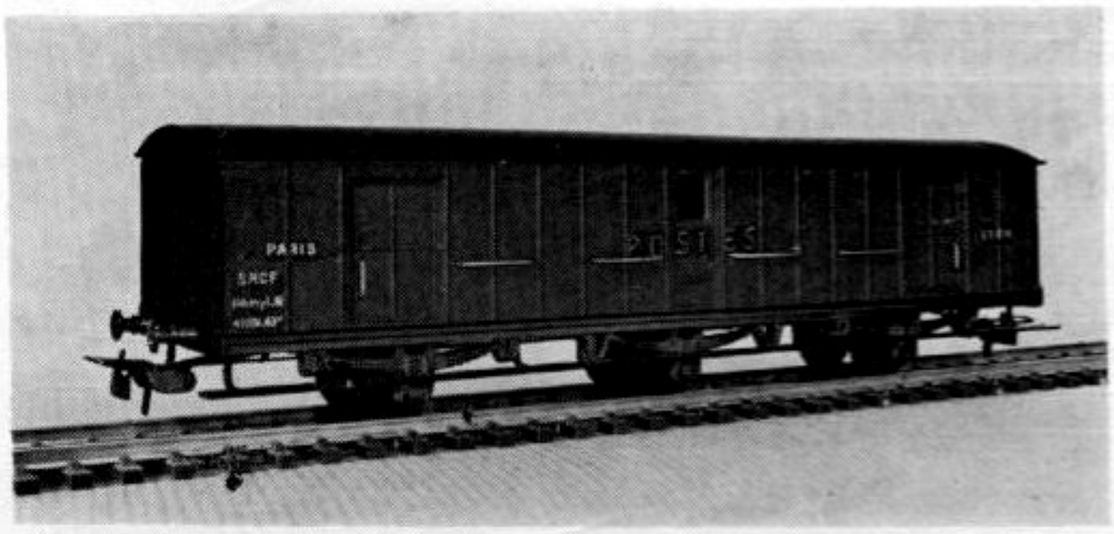
Depuis une vingtaine d'années, le HO s'est considérablement développé, aussi disposons-nous d'un choix de matériel postal plus conséquent dans cet écartement : le modèle le plus couramment reproduit, puisque c'est celui que l'on trouve le plus souvent dans les trains de voyageurs, est évidemment le type PAz, série 500, type 20,580 m (OCEM 1926-1929).

Construite en métal par Rateau ainsi que par Jep, on peut encore trouver cette voiture en occasion chez certains détaillants, mais elle ne présente d'intérêt que pour la collection. Par contre des modèles moulés (zamac ou plastique) ont été construits successivement par SMCF, Hornby et Jouef.




SMCF — Bureau ambulant type PAz, série 500, à l'échelle HO.

**Modèle SMCF.** — Il mesure 23,5 cm et est réalisé en zamac. Parfaitement à l'échelle, il restitue bien l'allure assez massive du prototype. De couleur rouge, il porte les inscriptions "Paris" et "Lyon", ce qui limite évidemment son champ d'action. Il est dépourvu de soufflets et d'échelle d'accès au toit, mais il faut noter que ces dernières ont été supprimées avec le développement de l'électrification. Par contre, le lanterneau n'est pas vitré. Les inscriptions sont effectuées en décalcomanie. Les rambardes sont rapportées en métal, les rivets sont bien apparents. Le châssis ne comporte aucun détail. Ce modèle existe aussi en une teinte lie de vin.




SMCF
Allège postale à 3 essieux, caisse métal ou plastique.

La firme SMCF a fourni également, dans sa série ancienne 1911-1912, une allège postale à trois essieux, à caisse

HORNBY — Bureau ambulant PAz 500, échell · HO

**Modèles JL.** — Il s'agit de modèles à monter dont l'aspect final est fonction du doigté de l'exécutant. On peut donc obtenir un PAz série 500 très satisfaisant avec un montage soigné et une finition poussée, et aussi un PEz série 700, type 17 m (étude OCEM 1924), très intéressant, car ce modèle fait totalement défaut sur le marché du modèlisme, bien qu'il figure en grand nombre dans le parc postal.

Cette marque vend aussi une pochette de superdétaillage comportant soufflets, aérateurs, marchepieds, accus utilisables pour détailler ou améliorer certains modèles (Rateau et Jep

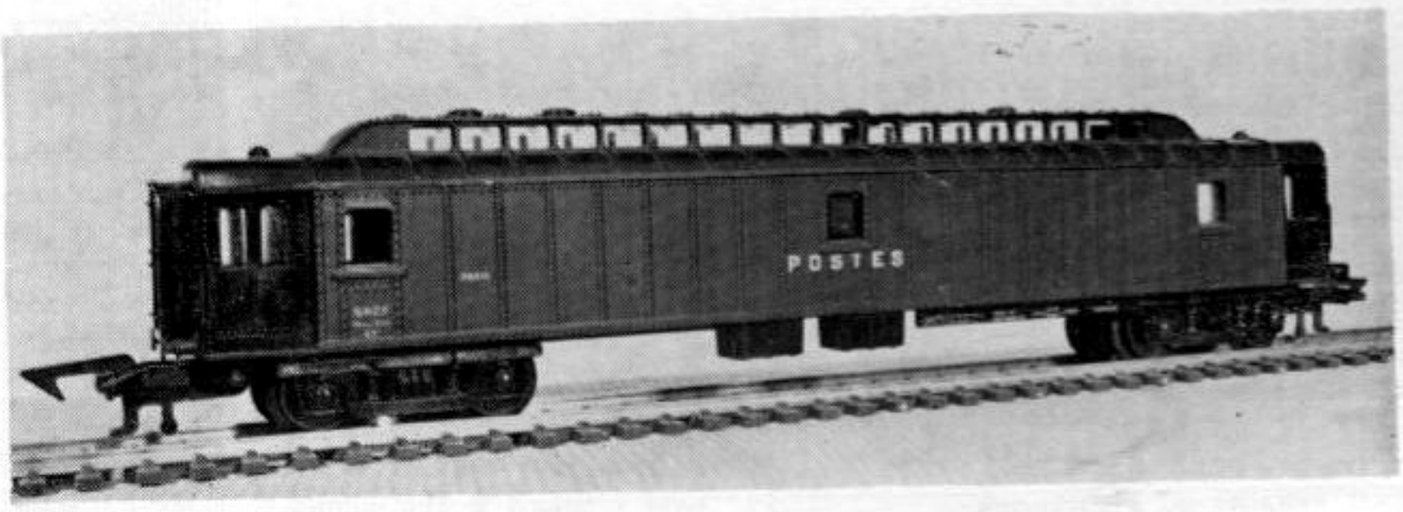
en métal ou plastique, disponible également en version à bogies, mais dont le caractère réaliste est discutable.

**Modèle Hornby.** — C'est une reprise du modèle ci-dessus, mais en plastique, avec inscriptions en relief, ce qui n'est pas conforme au prototype. Cette fois les extrémités de la voiture sont garnies de soufflets et le lanterneau est vitré, les rambardes sont venues de moulage, les rivets sont moins apparents et plus à l'échelle, une tentative d'aménager le bas de caisse (plaque d'indications, boîtes d'accus) est fort louable. Les bogies moulés, type Y2, sont toutefois beaucoup trop larges et, en conséquence, débordent trop de la caisse. Le modèle gagnerait à ce que ces pièces soient remplacées. Caisse rouge, bouts et toit noirs. Meilleur, sauf bogies, que le modèle précédent.

**Modèle Jouef.** — Modèle malheureusement raccourci (HT : 22 cm), selon une technique en faveur chez cette firme à l'époque où ce modèle a été conçu. Les autres dimensions ont été également légèrement réduites pour rétablir une proportion d'ensemble ne choquant pas l'œil, mais ceci aux dépens de l'échelle pure. Les inscriptions sont assez finement exécutées (sérigraphie) et les rivets sont bien venus (il y a en a même de trop !). Ce modèle est équipé de bogies Y16 (il faudrait des Y2), mais

J. LAFFONT — Boîte de montage de l'allège postale PEz, série 700, à l'échelle HO

cela n'est pas trop grave, car les deux types sont assez proches et, en tout cas, c'est un défaut moins désagréable à l'œil que la largeur exagérée des bogies du modèle précédemment évoqué. Les dessous de caisse sont bien détaillés. Défaut commun avec le modèle SMCF : les portes d'intercommunication comportent deux fenêtres fantaisistes (ce sont toujours des portes pleines sur les wagons-postes).




JOUEF — Bureau ambulant PAz, série 500, à l'échelle HO

en particulier). Enfin signalons la dépose des échelles en bout de voiture car elles n'étaient pas accessibles sous caténaire et étaient donc dangereuses.

**Exploitation du parc postal au 1/87**

Si vous disposez sur votre réseau d'une gare importante, vous pouvez prévoir un centre de tri et de réexpédition P et T équipé d'une voie spéciale qui ne doit pas être nécessairement très longue (de quoi garer 2 ou 3 postes sera suffisant). Vous pourrez installer contre cette voie un bâtiment Vollmer réf. 5605 ou même en accoler 2 unités. Cela vous constituera votre centre de tri. Quant aux manœuvres à y effectuer, vous pourrez vous inspirer de ce qui a été expliqué plus haut à la rubrique « Incorporation dans les trains ».

Si votre parc postal n'est pas très étoffé, vous pourrez fort bien affecter aussi un fourgon à bagages 2 essieux type D à votre centre de tri. Mais en tous cas, attention, ne vous attardez pas à des manœuvres compliquées car sur votre réseau aussi les trains doivent « faire l'heure ». ■

## La poste par le rail - suite : Tableau récapitulatif annexe

## Contexture du parc postal

(mutations non comprises)

## principaux types métalliques (O.C.E.M.)

| Nbre | Type | Est | Ouest | S.O. (ex-Midi) | Nord | S.E. et Médit. | S.O. (ex-P.O.) | Bogies | Charge utile |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 328 (1) | ex PAz (myi) (types 1926/29) | 41501 à 41549 | 42501 à 42553 | 43501 à 43536 | 44501 à 44543 | 45513 à 45625 | 46501 à 46576 | Y2 | 8 t |
| 58 | ex PEz (myi) (type 1924) | 41702 à 41708 | 42702 à 42715 | 43701 à 43706 | 44701 à 44707 | 45700 à 45720 | 46702 à 46710 | Y2 | 15 t |
| 42 | ex PEz (myi) (type 1931) | 41709 à 41712 | 42716 à 42720 | 43707 à 43710 | 44708 à 44716 | 45721 à 45737 | 46711 à 46718 | Y2d | 15 t |
| 29 13 tr (2) | ex PAz (myi) (type 1931) | 41904 à 41914 | | 43901 à 43907 | | 45901 à 45921 | 46907 à 46912 | Y2d | 6 t |
| 24 | ex PA (ai) (tmf) (type 1932) | 41051 à 41056 | | | 44051 à 44059 | 45051 à 45059 | | | 5 t |
| 19 | ex PA (i) (tmyf) (type 1932) | 41951 à 41963 | | | | 45951 à 45956 | | Y2d | 6 t |
| 8 | ex PA (i) (tmyf) (type 1930) | 41651 à 41658 | | | | | | Y2c | 8 t |
| 9 | ex PE (i) (tmyf) (type 1931) | | | | | 45741 à 45749 | | Y2d | 15 t |

(1) Quelques unités transformées en PEz 42751... d'autres affectées 47500.., (relations transversales).
(2) Série en grande partie transformée en PEz 42775... (aménagement intérieur démonté).

## l'album M 4

Pour remplacer l'album de plans de réseaux M3, épuisé, la firme Fleischmann vient de faire paraître un recueil géant (format à l'italienne 420 × 295 mm), qui ne manquera pas d'enthousiasmer les fervents de cette marque.

L'album M4, qui comporte 58 pages richement illustrées en couleurs, se compose de trois parties. La première traite des éléments de voie Fleischmann, avec leurs possibilités d'agencement, et des accessoires ; la deuxième (la plus importante), offre à l'amateur débutant un grand choix de plans de réseaux ; la troisième, enfin, éclaircit quelques problèmes d'automatismes sur des tracés simplifiés.

Notons que les réseaux présentent, à trois ou quatre exceptions près, des tracés classiques assez simples et que deux d'entre eux possèdent une ligne à crémaillère.

Chaque plan est discrètement surchargé par le schéma de câblage électrique à l'aide de traits de couleurs codifiés, ainsi que par des chiffres repérant les éléments de voie et les accessoires dont la liste est indiquée.

De plus, chaque projet est accompagné du tracé schématique correspondant réalisé à l'aide des éléments fonctionnels du "System 530".

De nombreuses photos de modèles et matériels réels, ainsi que des dessins en perspectives illustrent cette brochure dont les quelques légendes succinctes sont imprimées en neuf langues différentes.

Franco aux Editions **Loco-Revue** : 25,00 F

## les "Tips"

Toujours chez Fleischmann : les " Tips". D'une manière plus précise, il s'agit de fiches techniques, pour la plupart extraites du **Fleischmann Kurrier,** regroupées dans un classeur et dont l'éditeur prévoit la mise à jour suivant les besoins. Disponibles uniquement en langue allemande, elles comportent cependant de nombreux schémas et photos qui peuvent intéresser le lecteur ne possédant pas la maîtrise de cette langue (format 150 × 210 mm).

## Catalogue des modèles réduits ferroviaires français à l'échelle HO

(pages 29 à 32).

**Les voitures de voyageurs que nous présentons ce mois-ci dans le catalogue HO font partie d'une série extraordinaire de voitures-maquettes réalisées il y a quelques années par l'un des plus grands maquettistes ferroviaires : M. Rossi.**

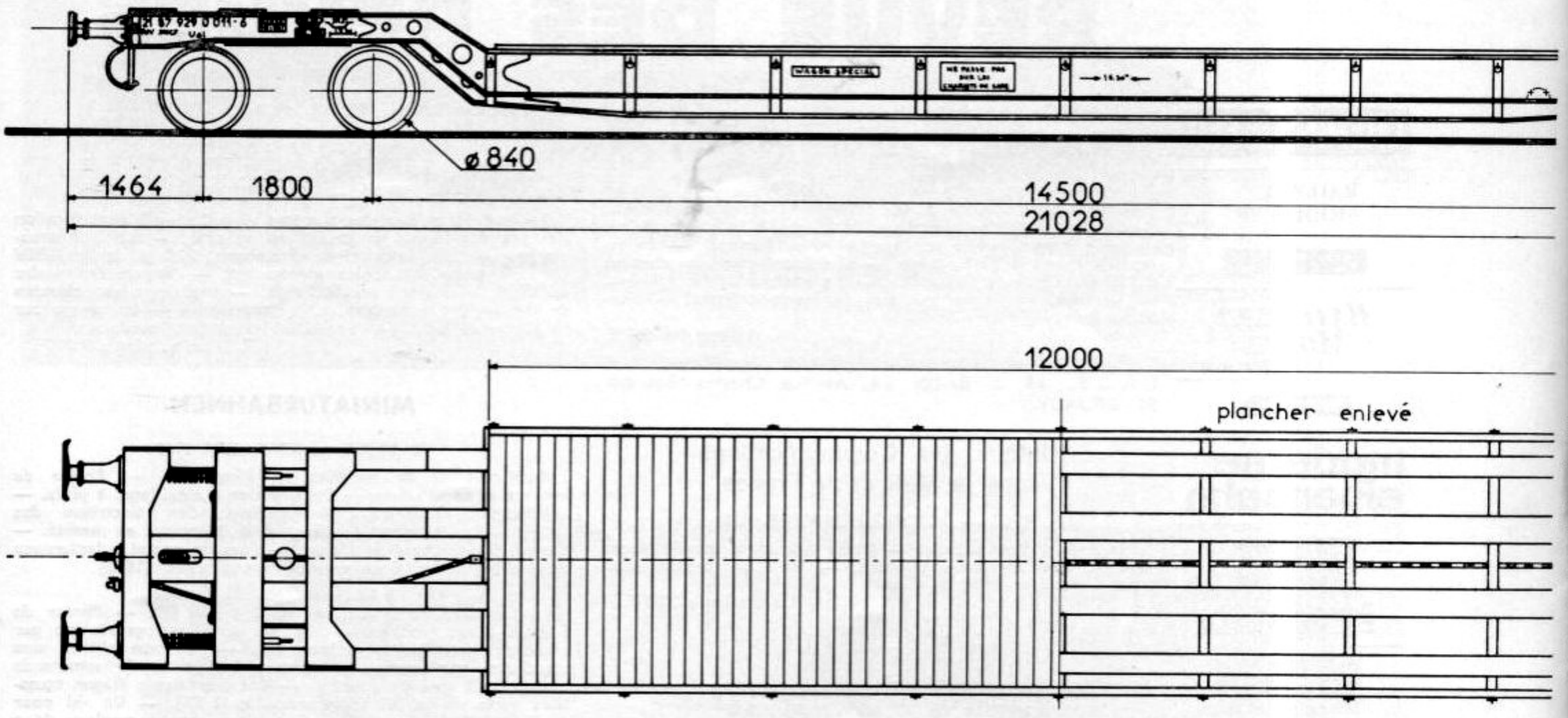
**Bien que ces modèles ne fassent pas partie à part entière du catalogue (certaines voitures reproduisent du matériel étranger), nous n'avons pu résister au plaisir de les publier étant donné leur finesse, leur réalisme et leur rareté.**

**Entièrement exécutée en carton, ces voitures entrent dans la composition de trains précis tels ceux que nous vous présentons ci-contre. A notre connaissance, il existe plus d'une dizaine de trains de toutes nationalités. Dans certains cas, plusieurs voitures similaires font partie du même train. C'est pourquoi nous ne présentons photographiquement que les voitures différentes : en fait nous ne connaissons pas deux voitures semblables (numérotations et inscriptions variant d'un wagon à l'autre).**

**Nous ferons une présentation plus complète du maquettiste et de ses réalisations dans le cadre du catalogue, mais ce en fin de parution, ce qui nous permettra de compléter utilement notre documentation. Nous remercions d'avance les amateurs qui pourront nous aider à nous documenter.**

**Pour terminer cette rapide introduction, il nous faut signaler que ce grand maquettiste français a abandonné très tôt l'échelle HO pour se consacrer uniquement au O, ce que nous regrettons beaucoup pour les HOistes !**

**D. LEJEUNE.**




## MODERN RAILWAYS

N° 528 .. DÉCEMBRE 1968

Nouvelles diverses. — La nouvelle gare de Euston. — Les trains électriques en action. — L'industrie des diesel aux Etats-Unis. — Le ferry hollandais Harwich-Hoek of Holland. — Les relations publiques sur les chemins de fer britanniques. — Je hais la nationale A8. — Le Rapid Transit en Italie. — Paddington-Plymouth en 3 h 1/2. — Le roulement des trains et leurs performances. — Au-delà du "Channel".

Le numéro : 3,50 F.

## RAILWAY MAGAZINE

DÉCEMBRE 1968

Le centenaire d'une ligne de banlieue : South Kensington à Westminster Bridge. — Précautions hivernales. — Les 230 Dugald Drummond. — Les débuts de l'électrification aux U.S.A. — Quelques récents roulements sur les chemins de fer irlandais. — Panorama, 12 pages de photos. — Nouvelles brèves.

Le numéro : 3,50 F.

## RAILWAY MODELLER

DÉCEMBRE 1968

Le réseau "Huntshire" en OO. — Vieille locomotive : la 1-1-1 Furness n° 37. — Une Bourbonnais anglicisée. — Une fantaisie pour Noël : le cas de la machine manquante. — L'embranchement de Bossington. — La gare de Wokingham. — Plan d'une 220 du North British et Prairie du G.W.R. — Le plan du mois : compact et agréable. — Chez les fabricants.

Le numéro : 2,50 F.

**U. S. A.**

## MODEL RAILROADER

DÉCEMBRE 1968

Le Canadian Pacific en modèle. — Vues de réseaux et de modèles. — Fabrication de palmiers. — Construction d'une table de roulement et montage de la voie. — Plans de réseaux extensibles. — Construction de tenders. — Une 140 à voie étroite du ET et WNC. — Notes sur le redétaillage d'une Garatt. — Construction d'un abri pour voyageurs. Des écartements.

Le numéro : 4,50 F.

## RAILROAD MODEL CRAFTSMAN

DÉCEMBRE 1968

La voie, son apparence réelle. — La diesel U30B de 3 000 ch de la General Electric. — Un chemin de fer « à voile ». — Les vainqueurs du 11e concours Craftsman. — Plan et photo d'un wagon réservoir de 20 000 gallons. — Le réseau du Enskale & Hoentee en TT/N pour moins de 50 dollars. — Plans et photos de voitures Pullman du New York Central. — Un réseau transportable.

Le numéro : 4,00 F.

## TRAINS MAGAZINE

DÉCEMBRE 1968

Nouvelles en images. — Comment se construisent les Diesel à l'EDM (GM). — Que sont devenues les Inox RDC de chez Budd. — Quelques détails particuliers sur les Diesel.

Le numéro : 4,50 F.

**SUISSE**

## EISENBAHN-AMATEUR

N° 12. — DÉCEMBRE 1968

Table des matières 1968. — Rétrospective 1968. — Nouvelles du rail. — La dernière Pacific Etat de France. — La CFe 2/6 du BLS en O et HO. — Crémaillère pour locos Märklin. — Les sources de courant pour le réseau modèle. — Documentaire : la CFe 2/6 du BLS (diagrammes au 1/87).

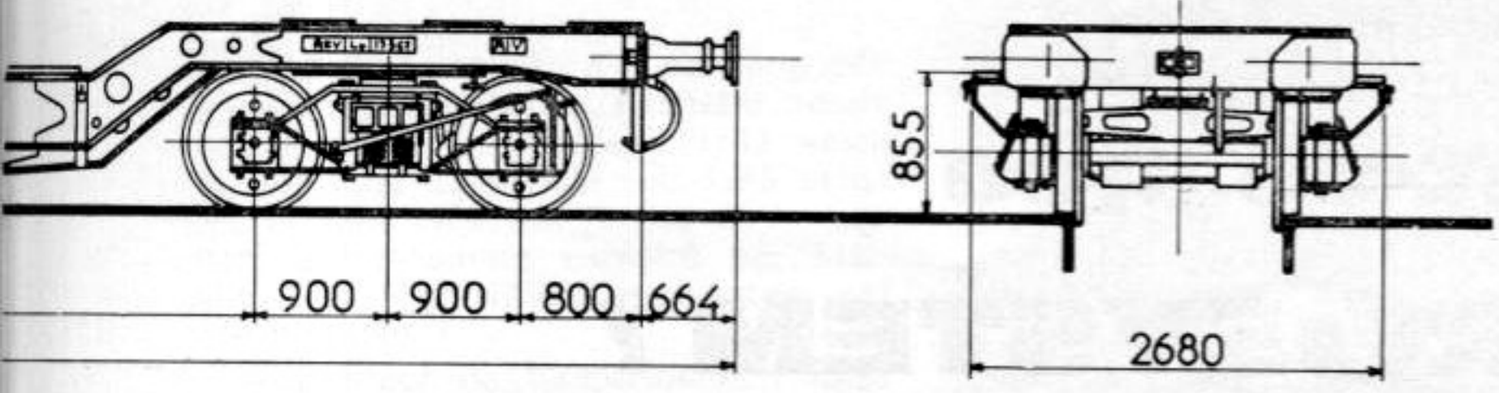
Le numéro : 2,50 F.

*AVIS. — Nous prions instamment nos lecteurs, abonnés ou non, qui nous écrivent pour des renseignements techniques, de bien vouloir joindre pour frais de correspondance 2 timbres à leur demande, ou mieux un timbre + une enveloppe timbrée à leur adresse,*

*Nous recevons, en effet, journellement de nombreuses demandes de renseignements qui pour certaines nécessitent des recherches et des temps de réponse non négligeables, et ne pourrons plus prendre en considération de telles questions si les conditions exigées ci-dessus ne sont remplies.*

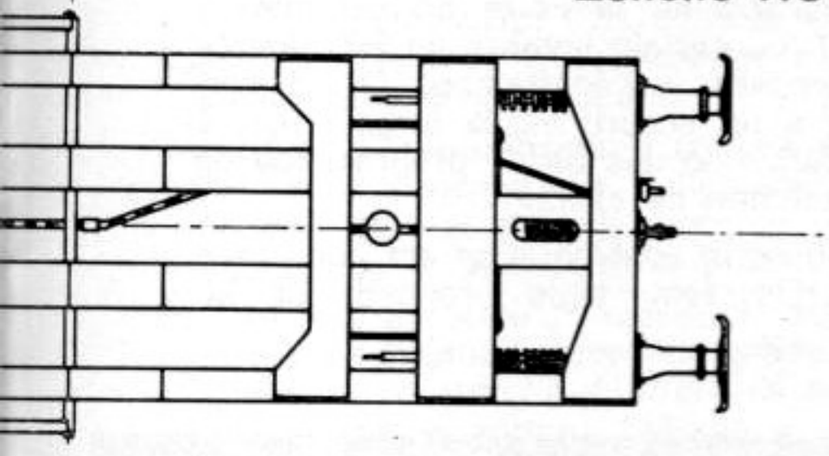
**REVUE DES REVUES**

(suite de la page 33)




# LE PLAN DU MOIS

Échelle HO



## Wagon surbaissé

## 21.87.9290010 - x

## à 0012 - x

(série Uai 1 21)

*CE MATÉRIEL EST TRAITÉ PAR NOTRE FICHE DOCUMENTAIRE N° 228*

# CATALOGUES

### CATALOGUE NOCH 1968-1969.

Quarante pages en couleurs, au format 210 × 300 décrivant les productions de la firme Noch qui est, rappelons-le, spécialisée dans la création de plateaux préfabriqués en plastique permettant la réalisation rapide de petits réseaux en HO, TT ou N. Quelques nouveaux tracés s'ajoutent à la gamme déjà connue et certains d'entre eux peuvent s'agrandir par l'adjonction de plateaux complémentaires. En principe, chaque version est livrable pour plusieurs marques, Märklin, Fleischmann, Trix en HO, Arnold et Minitrix en N, Rokal en TT. Quelques-uns reçoivent conjointement au réseau principal, une ligne étroite Egger-Bahn ou un parcours automobile Autobahn Faller

La firme Noch produit également différents accessoires : entrées de tunnel, bâtiments, arbres, flocages, pompe à eau, éléments de decor préfabriqués, etc.

En langue allemande, prix en DM (cœfficient approximatif à appliquer : 2), franco aux éditions **Loco-Revue** : 1,80 F.

### CATALOGUE ARNOLD-RAPIDO 1968/69

Présenté dans le format habituel 210 × 295 mm, le nouveau catalogue Arnold-Rapido analyse dans ses 54 pages abondamment illustrées en couleurs, toute la gamme des productions, connues et nouvelles, de cette firme spécialisée dans l'échelle N.

Notons que les quatre premières pages sont réservées à la description succincte du système Rapido et de ses avantages.

De nombreux clichés de matériel réel accompagnent ceux des modèles et permettent une rapide comparaison.

Les dix-sept dernières pages sont consacrées à la voie et aux accessoires.

En langue française, avec tarif séparé, franco aux éditions **Loco-Revue** : 2 francs.

### CATALOGUE TRIX 1968

Le catalogue Trix Minitrix 1968, prévu pour la saison 1968/69, est disponible en version française. Il comporte soixante-six pages en couleurs, dont quarante et une sont consacrées à l'échelle HO, vingt-deux au N (Minitrix), deux au jeu de construction métallique et une à l'originale BMW dissimulant un récepteur de radiodiffusion superhétérodyne pour ondes moyennes.

Format 210 × 295 mm, sans tarif, franco aux éditions **Loco-Revue**. 2,70 F

# En direct avec nos lecteurs

**De M. M. B., Argenteuil**

J'ai lu avec intérêt l'article que vous venez de publier sur les chemins de fer irlandais. Comme je vais très souvent dans ce beau pays, je crois utile de rectifier une erreur :

La photographie de la page 529 ne représente pas « la dernière des locomotives à vapeur » des chemins de fer irlandais, mais une locomotive d'un réseau d'intérêt local, à voie étroite, « Les chemins de fer du comté de Clare ». Elle est exposée dans la cour de la gare d'Ennis, dans l'ouest de l'Irlande, et justement chef-lieu de ce comté de Clare. La « dernière »» locomotive à vapeur des chemins de fer irlandais est par contre bien vivante, puisqu'il s'agit d'une 230, conservée en état de marche ; à ma connaissance, elle a encore assuré un train d'excursion (pour des fanatiques !) en septembre dernier.

Pour la petite histoire, je vous signale aussi qu'en gare de Cork est conservée la « première » locomotive. C'est une 111, construite en 1848 pour le Great Southern Railway.

•

**De M. P. M., Paris.**

Pourriez-vous me communiquer photos ou renseignements précis sur le wagon transport de fonte liquide CAFL, illustré dans votre série d'articles sur les chemins de fer de l'industrie sidérurgique ?

**Réponse. — Le wagon évoqué qui a été reproduit en HO par Lima, a fait l'objet d'une description illustrée (photo et diagramme) dans le n° 3, mars 1965 de la publication « la Technique moderne », éditée par Dunod, 92, rue Bonaparte, Paris 6e.**

•

**De M. C. V., Le Havre-Graville.**

Faisant suite aux récents chapitres parus dans **Loco-Revue** sur la composition des trains (nos 287 et 289), je vous adresse ci- joint un exemple que j'ai réalisé en HO et qui est inspiré d'une composition réelle.

SNCF Est 1, Strasbourg-Mulhouse ou Strasbourg-Thionville.

DQd² myfi-18754 (HOrnby-HO, réf. 7310), Bmyf-11897 (Lilliput, réf. 285 F 2), Amy-14121 (HOrnby-HO, réf. 7360), Bmyf-11897 (Liliput, réf. 285 F 2), DQd² myfi-18754 (HOrnby-HO, réf. 7310).

(Bmyf 11897 : lire "2 unités" à chaque fois).

**Bravo Monsieur, votre idée de nous adresser un exemple de composition réaliste, facilement transposable en HO, est excellente et nous vous remercions vivement de vouloir en faire profiter nos lecteurs.**

**Voici un exemple à suivre que nous encourageons volontiers : Amis lecteurs, chaque fois que vous aurez l'occasion de relever une composition susceptible d'être reproduite facilement sur le réseau modèle, notez les références des véhicules, le type de la locomotive ainsi que la relation considérée, et adressez-nous vos notes. Chaque envoi** correct sera publié dans **Loco-Revue** et vaudra **à son auteur une prolongation de trois mois de son abonnement.**